



Asamblea General

Distr. general
23 de julio de 2008
Español
Original: inglés

Sexagésimo tercer período de sesiones

Tema 55 b) del programa provisional*

Grupos de países en situaciones especiales: medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito

Aplicación del Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Informe del Secretario General

Resumen

Este informe se presenta con arreglo a la resolución 62/204 de la Asamblea General, en que la Asamblea pidió al Secretario General que le presentara en su sexagésimo tercer período de sesiones un informe sobre los progresos realizados, la experiencia adquirida y los obstáculos encontrados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, que incluyera recomendaciones para preparar el examen de mitad de período del Programa de Acción, que se realizaría durante el sexagésimo tercer período de sesiones en dos días de sesiones plenarias de alto nivel, el 2 y el 3 de octubre de 2008. Como se indica en este informe, durante los últimos cinco años los países en desarrollo tanto sin litoral como de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, han realizado progresos en la ejecución de las medidas concretas que les fueron asignadas en el Programa de Acción de Almaty. Se han reforzado las asociaciones encaminadas a atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral.

* A/63/150.



Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.....	1–4	3
II. Situación socioeconómica general en los países en desarrollo sin litoral.....	5–12	4
III. Prioridad 1: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito.....	13–26	6
IV. Prioridad 2: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.....	27–38	10
V. Prioridad 3: Comercio internacional y facilitación del comercio.....	39–51	13
VI. Prioridad 4: Medidas de apoyo internacional.....	52–67	19
VII. Proceso preparatorio para el examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty.....	68–76	22
VIII. Conclusiones y recomendaciones.....	77–83	25
Anexo		
Determinados indicadores de desarrollo y transporte para los países en desarrollo sin litoral.....		27

I. Introducción

1. Tras la aprobación de la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas en la que se propugnaba una asociación mundial para atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, y con arreglo a la resolución 57/242 de la Asamblea General, en agosto de 2003 se celebró en Almaty (Kazajstán) la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones financieras internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito. La Conferencia aprobó dos documentos finales: la Declaración de Almaty y el Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito¹.

2. El objetivo principal del Programa de Acción de Almaty es crear asociaciones para hacer frente a los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral ocasionados por su falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales. En el Programa de Acción de Almaty se reconoció la relación directa entre el transporte, el comercio internacional y el crecimiento económico y se señaló la necesidad de adoptar medidas concretas en cinco esferas prioritarias, vale decir, cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, medidas de apoyo internacional, y aplicación y examen.

3. En los últimos cinco años, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, realizaron progresos tangibles en la ejecución de las medidas concretas convenidas en el Programa de Acción de Almaty. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África, América Latina y Asia, le han concedido un lugar más importante a la cuestión del transporte de tránsito en la lista de prioridades de su programa de desarrollo. El proceso de Almaty proporcionó un marco sólido a las cuestiones del transporte de tránsito, que produjo soluciones beneficiosas para los países en desarrollo tanto sin litoral como de tránsito. Esos países redoblaron sus esfuerzos de reforma política mientras sus asociados para el desarrollo aumentaron la asistencia al desarrollo. La comunidad internacional llegó a reconocer que los elevados costos del transporte de tránsito representaban una barrera más importante para los países en desarrollo sin litoral que los aranceles de nación más favorecida. La característica sobresaliente de los progresos realizados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty desde 2003 ha sido el reconocimiento general de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y el compromiso mucho mayor de los asociados para el desarrollo respecto del desarrollo de la infraestructura del transporte y la facilitación del comercio, así como la asistencia, el alivio de la deuda y el acceso al mercado. Las instituciones multilaterales y de desarrollo y las organizaciones regionales han dedicado bastante más atención y recursos al establecimiento de sistemas de tránsito eficaces.

¹ *Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de las instituciones financieras internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito, Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003 (A/CONF.202/3), anexo I.*

4. En el párrafo 9 de su resolución 62/204, la Asamblea General decidió dedicar, durante su sexagésimo tercer período de sesiones, que se celebraría en Nueva York, dos días de sesiones plenarias de alto nivel al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. En el párrafo 10, la Asamblea destacó que el examen de mitad de período debería ofrecer a la comunidad internacional la oportunidad de evaluar los progresos logrados, la experiencia adquirida y los obstáculos con que se había tropezado en la aplicación del Programa de Acción de Almaty y de acordar qué era necesario hacer para seguir impulsando alianzas mundiales encaminadas a ayudar a los países en desarrollo sin litoral a aumentar su participación efectiva en el comercio internacional y la economía mundial.

II. Situación socioeconómica general en los países en desarrollo sin litoral

5. Hay 31 países en desarrollo sin litoral, con una población total de 370 millones de habitantes y una superficie de 16,3 millones de km². Pese a algunos adelantos alcanzados, los países en desarrollo sin litoral siguen haciendo frente a graves obstáculos en sus esfuerzos por alcanzar los objetivos de reducir la pobreza extrema a la mitad y de elevar los niveles de vida de su población, y permanecen marginados de la economía mundial y del sistema de comercio internacional. Aunque las dificultades resultantes de su condición de países sin litoral afectan todos los aspectos del proceso de desarrollo y la mitigación de la pobreza, las consecuencias en la evolución del comercio exterior han sido particularmente severas. El incremento del costo del transporte de tránsito que los países sin litoral deben afrontar se opone al desarrollo de la exportación puesto que esa carga limita las posibles exportaciones y los mercados donde éstas podrían comercializarse de forma competitiva y rentable. Los altos costos de transporte siguen siendo el obstáculo más importante al acceso equitativo a los mercados mundiales de los países en desarrollo sin litoral y a la competencia con otros países.

6. El alto costo de transporte de las importaciones a los países en desarrollo sin litoral aumenta los precios no sólo de los bienes de consumo sino también del combustible, los bienes de capital y los insumos intermedios, con lo que se incrementa el costo de la producción agrícola e industrial interna. Las investigaciones realizadas en los últimos cinco años han puesto de relieve la relación causal entre la disponibilidad de suficientes servicios de transporte y el margen para el desarrollo basado en el comercio, y han señalado la correlación entre el grado de acceso a un sector de transporte en funcionamiento y el grado de participación de los países en el sistema de comercio mundial. El costo del transporte tiene un marcado efecto de reducción del comercio. La disminución de las corrientes comerciales afecta de forma directa y negativa el producto interno bruto (PIB). Asimismo, los altos costos relacionados con la situación geográfica desfavorable reducen la tasa de rendimiento del capital que requieren los inversionistas para financiar los proyectos en los países. La estructura de exportación también resulta un factor importante en el costo del transporte, puesto que este representa una proporción inferior en las exportaciones de mayor valor que en las exportaciones de menor valor. Además, una proporción superior del comercio regional suele reducir los costos promedio de transporte debido a que el comercio regional se realiza por lo general en distancias más cortas.

7. Pese a esos problemas persistentes, se han logrado claros progresos en el desarrollo y el crecimiento económico general de los países en desarrollo sin litoral como grupo. Los países en desarrollo sin litoral se beneficiaron del ambiente económico que ha sido bastante favorable desde que se aprobó el Programa de Acción de Almaty en 2003. Los países en desarrollo han estado a la vanguardia del crecimiento económico, y el comercio entre los países en desarrollo ha aumentado con mayor velocidad que el comercio con los países desarrollados. El crecimiento económico de los principales países de tránsito (China, el Brasil, la Federación de Rusia, la India, Sudáfrica y Turquía) ha sido particularmente rápido y los países en desarrollo sin litoral vecinos se han beneficiado de efectos indirectos. El aumento de la demanda de materias primas resultó especialmente ventajoso para diversos países en desarrollo sin litoral.

8. El PIB de los países en desarrollo sin litoral como grupo aumentó casi en un 8% al año en el período 2003-2006. Ese crecimiento tan rápido se debió principalmente al incremento de los precios de los productos básicos combinado con un mejor comportamiento de la economía. Pese a las disparidades entre los países en desarrollo sin litoral, el crecimiento anual de su PIB per cápita como grupo aumentó a 688 dólares de los EE.UU. en 2006. Sin incluir a Zimbabwe, todos los países en desarrollo sin litoral tuvieron un crecimiento del PIB per cápita en el período 2003-2006.

9. En 2006, las inversiones extranjeras directas que recibieron los países en desarrollo sin litoral aumentaron a 11.800 millones de dólares de los EE.UU. de 8.500 millones de dólares en 2003 y 3.900 millones de dólares en 2000. El incremento de la inversión se vinculaba principalmente a las grandes corrientes de capital hacia los yacimientos petrolíferos en el Mar Caspio, la construcción del oleoducto de Bakú-Tbilisi-Ceyhan a Turquía, el oleoducto de Atasu-Alanshankou China y la explotación del yacimiento petrolífero de Doba en el Chad. Las inversiones combinadas en Kazajistán, Azerbaiyán, el Chad y Bolivia representaron más del 70% del total de inversiones extranjeras directas a los países en desarrollo sin litoral. Antes de 2003 no existía producción petrolífera alguna en el Chad sin litoral, aunque al completarse el oleoducto de 650 millas entre el Chad y el Camerún en julio de 2003, el país inició la producción de petróleo. A partir de entonces, los niveles de producción del Chad han subido constantemente hasta alcanzar los 160.000 barriles diarios en 2006. Se está realizando una exploración a gran escala y se calcula que los niveles de producción aumenten notablemente.

10. Además de la productividad limitada, el bajo rendimiento a la inversión y el crecimiento lento de las exportaciones, los países en desarrollo sin litoral siguen contrayendo una deuda externa insostenible. El porcentaje de la deuda externa en el ingreso nacional bruto (INB) de los países en desarrollo sin litoral como grupo fue del 51,1%, es decir, casi el doble que el de los países de ingresos más bajos y medianos. Sin embargo, se observan algunos progresos. La relación entre la deuda y la exportación se redujo de 2,25 en 2003 a 1,37 en 2006. El porcentaje de la deuda en el ingreso nacional bruto disminuyó al 51,1% en 2006 del 64,9% en 2003. En febrero de 2008, nueve países en desarrollo sin litoral (Bolivia, Burkina Faso, Etiopía, Malawi, Malí, el Níger, Rwanda, Uganda y Zambia) alcanzaron el punto de culminación; cuatro países (el Afganistán, Burundi, el Chad y la República Centroafricana) llegaron al punto de decisión; y dos países (Kirguistán y Nepal) se encontraban en la etapa anterior al punto de decisión de la Iniciativa Ampliada en favor de los países pobres muy endeudados del Banco Mundial y el Fondo

Monetario Internacional. En julio de 2006, cinco países en desarrollo sin litoral (Burkina Faso, Etiopía, Malí, Rwanda y Uganda) habían recibido alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral. Sin embargo, esos países siguen vulnerables a las perturbaciones de las exportaciones y dependen de financiación en condiciones sumamente favorables y de la gestión prudente de la deuda. La asistencia internacional a la diversificación de las exportaciones, el aumento de la capacidad institucional y el acceso al mercado son esenciales para impedir que vuelvan a caer en la trampa de la deuda.

11. En lo tocante a las tendencias sociales, los países en desarrollo sin litoral siguen siendo no sólo los países más pobres en ingresos per capita sino que además la mayoría de ellos tienen los indicadores más bajos con mucho de desarrollo humano y pobreza. El *Informe sobre Desarrollo Humano* del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2007/2008, reveló que 10 de los 20 países que ocupaban los puestos más bajos del índice de desarrollo humano eran países en desarrollo sin litoral.

12. El crecimiento económico y el bienestar social de los países en desarrollo sin litoral sigue dependiendo en gran medida de la situación económica internacional, es decir de los niveles mundiales recientes de contracción, crisis alimentaria, fluctuación de los productos básicos, así como la última crisis del mercado de crédito.

III. Prioridad 1: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

13. En el Programa de Acción de Almaty se exhortaba a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a examinar y revisar sus marcos normativos a fin de permitir una mayor participación del sector privado en las operaciones de transporte de tránsito; aumentar la transparencia de los reglamentos de tránsito y cruce fronterizo; establecer procedimientos administrativos racionales; simplificar los procedimientos del control de fronteras; adherirse a las convenciones internacionales; y ampliar la cooperación subregional y regional.

14. Los esfuerzos por crear un ambiente de política económica estable en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han repercutido favorablemente en las operaciones del transporte de tránsito. El cambio de actitudes y conceptos ha contribuido a mejorar la orientación de los servicios públicos en la aduana, los puertos y ferrocarriles, con lo que se ha creado un entorno más favorable para las operaciones de transporte de tránsito.

15. Entre los cambios políticos de los últimos cinco años que han afectado directamente el transporte de tránsito figuran la reforma de los ferrocarriles (comercialización o privatización), la liberalización de los servicios de tránsito; la participación mayor del sector privado en la administración del corredor de tránsito y el desarrollo de la infraestructura; la utilización del intercambio electrónico de datos; el establecimiento de mejores mecanismos de apoyo institucional para el tránsito; la entrada en vigor de acuerdos intergubernamentales amplios; el aumento de la adhesión a las convenciones multilaterales sobre tránsito; el incremento de la colaboración entre los sectores privado y público; y la creciente cooperación en los planos bilateral, regional e internacional.

16. Se han alcanzado adelantos en la liberalización de los servicios de transporte de tránsito en los planos tanto nacional como regional. En el nacional, las medidas adoptadas se refieren a la disolución de los monopolios ferroviarios y el fomento de la competencia del transporte por carretera. En muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito, las entidades ferroviarias nacionales compiten en la actualidad con las empresas de transporte por carretera en pie de igualdad. En muchos países los gobiernos exigen ahora que los ferrocarriles observen principios comerciales. Los programas de privatización ferroviaria suelen incluir un conjunto de medidas administrativas y de condiciones para la inversión de capital que ofrecen los consorcios dirigidos por el sector privado a cambio del derecho de explotación o concesión por un período determinado, que suele ser de 10 a 20 años.

17. En el África occidental, se aceleró la liberalización de los servicios de transporte de tránsito a partir de la aprobación del Programa de Acción de Almaty. El ferrocarril de Dakar a Bamako funciona desde 2003 con un contrato de gestión privada que otorga el derecho por un período de 25 años al consorcio canadiense-francés Transrail, con la opción de otro contrato por 10 años más. Sudáfrica ha realizado reformas para garantizar la creciente participación del sector privado en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura. En particular, Trans Africa Concessionaries y Bakwena Platinum Concessionaries se encargan del tramo oriental de la carretera N4 a Maputo y del tramo occidental de la carretera N4 a Botswana y Namibia. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asiáticos han adoptado medidas políticas para liberalizar los servicios de tránsito. Por ejemplo, la liberalización de los servicios de transporte de tránsito por carretera en la República Democrática Popular Lao y Tailandia redujo el costo del transporte en el país sin litoral hasta en un 30% ó 40%.

18. En un estudio reciente del Banco Mundial se señala que en algunas regiones el elevado costo del transporte se debe más a la edad de la flota de camiones y la baja utilización de vehículos que a las condiciones pobres de la infraestructura viaria, sobre todo en el África occidental y central. Se han adoptado diversas medidas para corregir la situación, incluidos incentivos fiscales. Por ejemplo, el Gobierno de Malí ha concedido exenciones fiscales a vehículos nuevos a fin de fomentar la renovación de la flota de camiones para el transporte interestatal de mercancías. El Gobierno del Níger, donde el 80% de los vehículos se encuentran en un estado avanzado de depreciación, también utiliza incentivos fiscales para alentar a los transportistas a renovar su flota de camiones. En el Senegal, el Gobierno prohibió la importación de vehículos que tuvieran más de 5 años de edad.

19. En algunas regiones el impulso de la liberalización de los servicios de transporte en el plano nacional ha resultado estimulante en el plano regional. En el África oriental y meridional, la disolución de los monopolios a nivel nacional produjo una reducción general de restricciones que permitió a las empresas extranjeras penetrar mercados nuevos. El Mercado Común para el África Oriental y Meridional desempeñó una función rectora en ese sentido. El ambiente liberal en el África oriental y meridional ha producido una marcada competencia y eficiencia en el transporte por carretera que también ha obligado a los ferrocarriles a adaptarse y mejorar. Sin embargo, el desempeño de las concesiones ferroviarias y portuarias a menudo ha sido inadecuado bajo gestión nueva debido a la ausencia de mecanismos de vigilancia para hacer cumplir los acuerdos y a la falta de recursos. Es preciso que se aumente la capacidad de los países en desarrollo sin litoral africanos para participar con eficacia en las negociaciones sobre concesiones.

20. Los sectores tanto público como privado han realizado reformas institucionales. Se está intentando reforzar el diálogo entre los dos sectores para resolver las dificultades que existen a distintos niveles de los servicios de tránsito. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han creado juntas de transporte y facilitación del comercio integradas por representantes del sector público, como organismos gubernamentales encargados del comercio exterior, el transporte, los cruces fronterizos y la aduana, así como del sector privado, como las cámaras nacionales de comercio, los transportistas y otros servicios en materia de transporte. Las organizaciones de las Naciones Unidas, en particular la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, prestaron la asistencia técnica necesaria para crear juntas nacionales de transporte y facilitación del comercio.

21. Asimismo, el sector privado de los países en desarrollo sin litoral ha establecido un número creciente de órganos especializados, como asociaciones de transportistas por carretera y asociaciones de transportistas de carga, para proporcionar foros de representación y diálogo con los gobiernos a fin de promover sus intereses comunes y mejorar el marco jurídico de las operaciones de transporte de tránsito. Los órganos especializados nacionales se asocian con órganos regionales y subregionales que representan y promueven los intereses de sus miembros. Las reformas ayudan a los sectores público y privado a hacer frente a sus nuevas funciones en la sociedad. También promueven un ambiente de mayor cooperación y colaboración entre los sectores público y privado.

22. Los requisitos para contar con sistemas eficientes de transporte de tránsito son la creación de un marco reglamentario eficaz y el establecimiento de un entorno propicio. Las convenciones internacionales y los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los gobiernos constituyen los principales instrumentos para alcanzar la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, 23 países en desarrollo sin litoral y de tránsito se han adherido a 14 convenciones multilaterales en materia de transporte de tránsito o las han ratificado. La Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados en desarrollo, en estrecha colaboración con la Oficina de Asuntos Jurídicos de la Secretaría y las comisiones regionales, prosiguió sus esfuerzos por aumentar los conocimientos sobre la importancia de las convenciones multilaterales y por facilitar el proceso de adhesión de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Con ese fin, en las ceremonias de firma, adhesión y ratificación de tratados de las Naciones Unidas en 2004 y 2008 se incluyeron determinadas convenciones sobre tránsito.

23. La estrategia eficaz para mejorar los sistemas de tránsito requiere en primer lugar que se adopten medidas a nivel regional porque la cooperación entre los países sin litoral y sus vecinos de tránsito es fundamental para la solución efectiva de muchos problemas de tránsito. A fin de que la cooperación sea sostenible debe promoverse de acuerdo con los intereses mutuos de los países tanto sin litoral como de tránsito. La cooperación e integración regionales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito puede resultar útil pues permite combinar los recursos limitados y lograr las economías de escala necesarias. Ha habido varias iniciativas regionales encaminadas a mejorar la disponibilidad y utilización de la infraestructura de transporte de tránsito relacionada con el comercio para los países en desarrollo sin litoral en el plano regional. A ese respecto, desempeñaron un papel importante en

África el plan de acción a corto plazo en materia de infraestructura de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) y el Programa de políticas de transporte para África al sur del Sáhara. En el África meridional han quedado establecidos el Corredor de Desarrollo y la Iniciativa de desarrollo espacial. La Iniciativa coloca el transporte de tránsito en un contexto socioeconómico más amplio y reconoce la interdependencia del transporte y otros sectores económicos, como el turismo, la agricultura, la minería y la información; asimismo, concede prioridad a la obtención de inversión extranjera directa para la región.

24. Las comunidades económicas regionales son instituciones importantes que colaboran con los donantes multilaterales y bilaterales, así como con las instituciones financieras regionales, en la formulación y aplicación de políticas para el mejoramiento del transporte de tránsito. La Comisión Económica de los Estados de África Occidental y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental han sumado esfuerzos para ejecutar un programa de transporte por carretera y facilitación del tránsito destinado a agilizar el comercio regional mediante el mejoramiento de los sistemas de transporte y la eliminación de diversas barreras no arancelarias. Entre 2004 y 2009 se ejecutarán, ensayarán y evaluarán los componentes del programa sobre una base experimental; en 2009 se continuará con la ejecución total. Los componentes del programa son la armonización de la aplicación del Convenio sobre tránsito por carretera entre Estados (TRIE) para preparar la aprobación de un documento único del TRIE; el establecimiento de observatorios para descubrir y desalentar prácticas perjudiciales a lo largo de los corredores principales del transporte de tránsito; y la construcción de controles conjuntos en las fronteras a fin de acelerar los trámites aduaneros.

25. En América Latina, el objetivo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA) es consolidar la integración física de los 12 países sudamericanos participantes, por medio de puentes, carreteras, ferrocarriles, hidrovías y gaseoductos. Durante los seis años transcurridos desde que se inició el plan, se ha definido una estrategia de infraestructura continental basada en 10 centros como puntos de referencia geoeconómica para la planificación de la utilización de la tierra y la ordenación del desarrollo sostenible. En 2004, se asignó alta prioridad en el marco de la Iniciativa a 31 proyectos importantes de integración. Se tiene prevista una inversión total de 1.700 millones de dólares en proyectos de infraestructura, como la rehabilitación y el asfaltado de carreteras, los cruces fronterizos y el mejoramiento de puentes, con un efecto directo en el desarrollo del sistema de transporte en dos países sin litoral de la región, el Paraguay y Bolivia.

26. La Comunidad del África Oriental, el Mercado Común para África Oriental y Meridional, la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo y el Organismo de Coordinación del transporte de tránsito en el corredor septentrional desempeñan un papel cada vez más importante. Se aplican ampliamente en la región del África oriental los instrumentos del comercio de tránsito y la facilitación del transporte como el documento único para la declaración de mercancías, al que están sustituyendo el documento de aduana del tránsito por carretera, el sistema de garantía aduanera, el sistema de seguro automotriz de responsabilidad civil, la armonización del peso y las dimensiones de los vehículos y la armonización de las tasas del tránsito por carretera. El Organismo también supervisa la aplicación de los instrumentos de comercio y transporte del Mercado Común a lo largo del corredor septentrional. Asimismo, sigue promoviendo otros objetivos como la simplificación

de los procedimientos de aduana y administración, la armonización del horario de atención en los puestos fronterizos y el fomento del consenso sobre los proyectos prioritarios para el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura. Además, el Mercado Común impulsa la utilización de puestos fronterizos únicos en el África oriental y meridional. Se han logrado progresos en la creación de tales puestos en la frontera de Chirundu entre Zambia y Zimbabwe. El Organismo informa de que se ha realizado un estudio sobre las necesidades y se ha preparado un plan provisional de actividades para el puesto fronterizo de Malaba entre Kenya y Uganda con financiación de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

IV. Prioridad 2: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

27. Contar con una infraestructura y servicios de transporte eficaces es indispensable para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y su efectiva integración en el sistema de comercio internacional y la economía mundial. La utilización amplia de las tecnologías de la información y las comunicaciones en las operaciones de transporte de tránsito aumentaría notablemente la eficiencia de los servicios de tránsito existentes. La clave para la consecución de ese objetivo es la adopción de medidas orientadas a detener e invertir el deterioro de la infraestructura física en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El transporte y las comunicaciones interregionales y de ultramar facilitan la ampliación del comercio porque este último solo es posible si las personas y los bienes pueden llegar físicamente a las zonas de producción y consumo a un precio competitivo. El desarrollo de una infraestructura fiable de comunicaciones para el transporte de tránsito exige una considerable inversión; el establecimiento de asociaciones entre los sectores público y privado; el fomento de la capacidad; reformas jurídicas y reglamentarias; y revisiones institucionales y administrativas. La coordinación de la infraestructura de transporte en un país ya es de por sí una tarea enorme; resulta más difícil todavía a través de fronteras.

28. No es fácil obtener datos fidedignos y actualizados para supervisar los progresos alcanzados en el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral. Los World Development Indicators del Banco Mundial proporcionan información útil aunque algunas veces no actualizada sobre la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Como parte de sus esfuerzos por informar sobre los progresos alcanzados en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo recopiló un conjunto de indicadores macroeconómicos, que incluían algunas estadísticas sobre el transporte y las comunicaciones, para ilustrar los adelantos de los países en desarrollo sin litoral en el cumplimiento de las prioridades de Almaty.

29. Como lo demuestra el anexo estadístico del presente informe, ha habido pocas mejoras en el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral. El volumen total de las redes de carreteras en los países en desarrollo sin litoral era de 1,1 millón de km en 2006, un incremento frente a los 974.000 km en 2003. La calidad de las redes de carreteras en los países en desarrollo sin litoral es pobre y solo un 33% del total de carreteras está

pavimentado. La red ferroviaria combinada de todos los países en desarrollo sin litoral es de aproximadamente 35.000 km.

30. El transporte aéreo de carga representa una proporción relativamente reducida del comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral. No obstante, en muchos países en desarrollo sin litoral, el transporte aéreo resulta importante como apoyo de los sectores de transporte de pasajeros y turismo. En los países sin litoral las flotas de aeronaves de los transportistas son pequeñas; las redes de aerolíneas se encuentran dispersas y la utilización de los aviones es baja; los costos son elevados. Las conexiones entre las subregiones siguen escasas porque hay una falta de política apropiada para reglamentar la industria del transporte aéreo. El número de aviones que despegaron de los países en desarrollo sin litoral como grupo fue 135.061 en 2006, una reducción frente a los 146.139 que hubo en 2000.

31. Los oleoductos ofrecen el medio de transporte más económico tanto para el petróleo crudo como para sus productos terminados. No solo son importantes para los países exportadores de petróleo, sino también resultan ventajosos para los países importadores porque representan la forma menos costosa de transporte a grandes distancias para el petróleo crudo y para los productos acabados. En los países en desarrollo sin litoral como grupo los oleoductos totales alcanzaron los 64.405 km en 2006.

32. En África las conexiones físicas no son satisfactorias: la red africana de infraestructura y servicios sigue desorganizada. Los costos del transporte se encuentran entre los más altos del mundo, lo que significa un elevado costo de producción y distribución, con mercancías menos competitivas en los mercados internacionales. En África las carreteras siguen siendo la forma dominante de transporte y representan el 90% del transporte interurbano. Menos de un tercio de los 2 millones de km de carreteras de África está asfaltado. A 6,84 km por 100 km², la densidad de las carreteras se encuentra muy por debajo de la de América Latina (12 km por 100 km²) y Asia (18 km por 100 km²). Además, la distribución de las redes africanas es baja, a solo 2,71 km por 10.000 habitantes. La Comunidad del África Oriental cuenta con el sistema viario más integrado, pues le falta una menor proporción de conexiones: 523 km de un total de 3.841 km es decir el 14%. La zona del Mercado Común para África Meridional y Oriental es la subregión que ocupa el segundo lugar en cuanto al número de conexiones, aunque le faltan 2.695 km de conexiones en 15.723 km (el 17%). La Comunidad Económica del África Central tiene el sistema viario menos integrado: le faltan 4.953 km de conexiones en 10.650 km (el 47%). Su red viaria resulta inutilizable en algunas condiciones meteorológicas.

33. Se calcula que la red ferroviaria africana es de 89.390 km de longitud con una densidad de 2.96 km por 1.000 km². Las conexiones de la red son deficientes, sobre todo en el África central y occidental, y el volumen de material rodante sigue siendo sumamente bajo comparado con otras regiones del mundo. Todas las redes ferroviarias de África, incluso las redes conectadas entre sí, todavía necesitan armonizar sus reglamentos de funcionamiento y normas técnicas. Uno de los adelantos favorables desde 2003 ha sido el creciente reconocimiento por la comunidad internacional de donantes de la importancia de contar con una infraestructura suficiente para que África alcance los objetivos de desarrollo del Milenio y participe en el sistema de comercio internacional. En consecuencia,

aumentó notablemente la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) dedicada a la infraestructura africana.

34. En Asia se ha adelantado mucho la coordinación del desarrollo de la infraestructura de transporte. Cabe destacar que el Acuerdo Intergubernamental sobre la Red de Carreteras de Asia, que abarca 141.000 km de caminos en 32 países y que entró en vigor en julio de 2005, sirve de base sólida para una red regional de carreteras integrada, coordinada y normalizada en el continente de Asia. En virtud del Acuerdo ha resultado más fácil obtener subvenciones y préstamos para mejorar las carreteras de Asia. Se ha reconocido que el mejoramiento y desarrollo de la red de carreteras de Asia debe ocupar un lugar prioritario en la planificación nacional de carreteras, y se le ha incorporado en los planes nacionales de muchos Estados miembros de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), como los países desarrollados sin litoral de Bhután, Kirguistán, Mongolia, el Nepal, la República Democrática Popular Lao y Uzbekistán. Se calcula que ya se han invertido alrededor de 25.000 millones de dólares en el desarrollo y mejoramiento de las carreteras de Asia. En 2005 y 2006, se mejoraron unos 10.000 km de carreteras en Asia para cumplir las normas mínimas.

35. El Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Ferroviaria Transasiática, que comprende 81.000 km de ferrocarriles en 28 países, fue aprobado en el 62º período de sesiones de la CESPAP y se abrió a la firma durante la Conferencia Ministerial sobre Transporte celebrada en Busan (República de Corea). Es probable que entre en vigor en 2008. La aplicación efectiva del acuerdo sin duda ha de conducir a la integración de las operaciones de las redes ferroviarias nacionales y el incremento de los servicios de carga y pasajeros en Asia. La inversión en el desarrollo de la infraestructura física de la Red Ferroviaria Transasiática se ha convertido en una cuestión importante. Según las estimaciones de la CESPAP faltan todavía unos 6.500 km, equivalentes al 8% de los 81.000 km de la red, sobre todo en la subregión del Asia sudoriental. En la actualidad la CESPAP está ejecutando un proyecto para señalar las necesidades y prioridades de desarrollo de la red.

36. En América Latina, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, con sus redes de corredores de este a oeste y de norte a sur, Bolivia y el Paraguay resultan en la encrucijada entre las costas del Atlántico y el Pacífico y entre América Central y el extremo de América del Sur. Los dos países cuentan con hidrografía interiores y ferrocarriles. Sin embargo, debido al marcado deterioro de la infraestructura y problemas de funcionamiento en esos dos medios de transporte que podrían haber asegurado costos menores, el transporte por carretera se ha convertido en el principal medio de transporte. Ello ha conducido a un incremento del costo del transporte y, por consiguiente, a la reducción de los márgenes de utilidad y los ingresos por concepto de exportación, y al aumento del costo de las importaciones. En Bolivia hay dos importantes proyectos de carreteras en marcha que se prevé completar en 2010: de Santa Cruz a Puerto en la frontera con el Brasil y el camino septentrional que cruza los Andes desde La Paz hasta Guayaramerín en la frontera con el Brasil. En el Paraguay se completó un programa para 2003-2005 de rehabilitación de carreteras cuyo objetivo era mejorar los caminos entre Asunción y Pilar y entre Asunción y San Pedro, con la asistencia del Banco Interamericano de Desarrollo. También se han mejorado las conexiones viarias con Buenos Aires mediante la construcción de un puente sobre el río Paraná entre Encarnación y Posadas en la Argentina. A pesar

de las dificultades en las operaciones, el transporte por ríos y lagos se sigue utilizando especialmente para la exportación de cereales del Paraguay.

37. El transporte y las comunicaciones han ingresado a una nueva etapa de relación. La utilización de sistemas de telecomunicaciones perfeccionados no solo aumenta la seguridad de las operaciones de transporte sino también permite a los transportistas incrementar la cantidad de trenes o programar el despegue y aterrizaje de un mayor número de aeronaves, lo que aumenta la eficiencia de la infraestructura existente y genera más ingresos. El intercambio de datos electrónicos simplifica la transmisión de documentos como las declaraciones de aduana antes de la llegada de las mercancías (por barco, tren, avión, etc.), les ha facilitado la planificación a los transportistas, las autoridades portuarias, las agencias de aduanas y otras entidades, y ha acelerado los trámites de aduana de las mercancías y reducido el tiempo de tránsito de los barcos y otros medios de transporte, con lo que han disminuido los costos generales del comercio internacional.

38. En lo tocante a la infraestructura de las telecomunicaciones, en 2006 había en promedio 3,2 líneas principales de telefonía fija y 10,5 líneas de telefonía móvil por 100 habitantes en los países en desarrollo sin litoral. Durante el último decenio, África avanzó mucho en la utilización de la tecnología de la información y las comunicaciones y casi todos los países establecieron nuevas redes importantes de telefonía móvil. En consecuencia, la densidad de telefonía móvil ha aumentado de 1,9 a 16,8 por 100 habitantes y el porcentaje de la población africana que vive al alcance de alguna estación del Sistema Global de Comunicaciones Móviles (GSM) ha aumentado del 5% en 1999 al 50% en 2006. La principal preocupación de los países en desarrollo sin litoral como grupo sigue siendo la brecha digital creciente, con sólo 2,9 usuarios de la Internet por 100 habitantes en 2006.

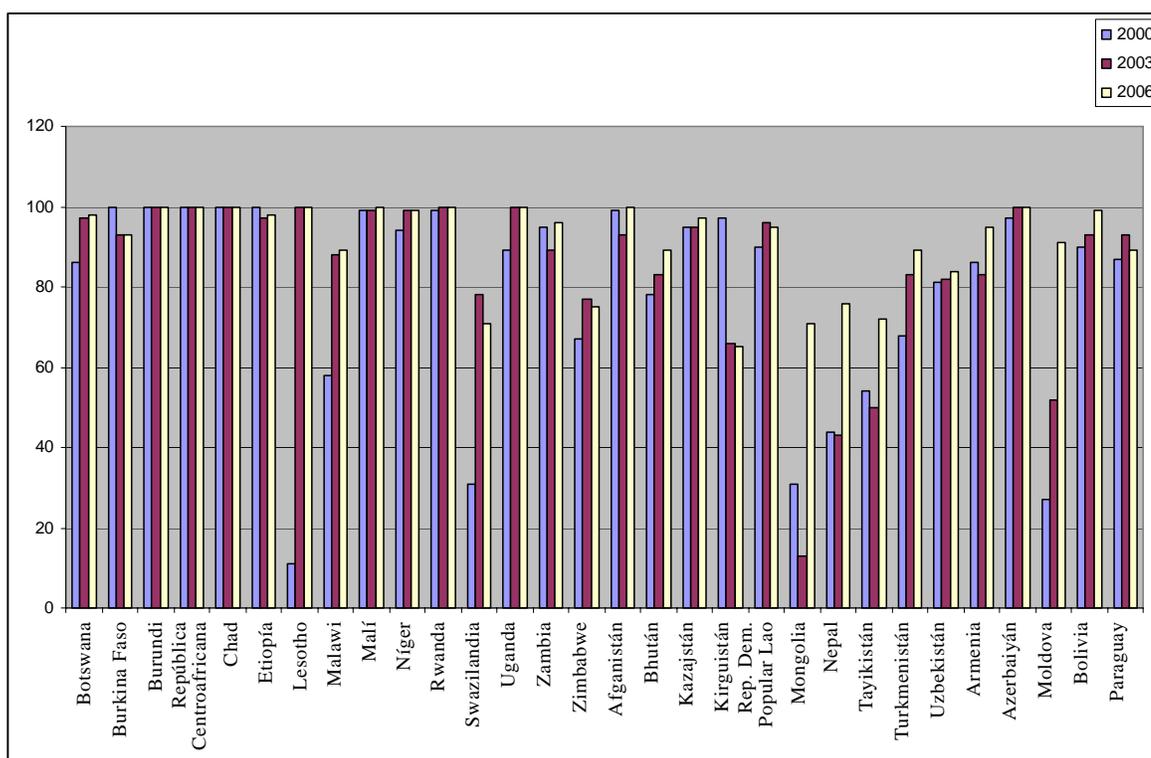
V. Prioridad 3: Comercio internacional y facilitación del comercio

39. Los bienes y servicios que los países en desarrollo sin litoral puedan proporcionar en condiciones competitivas a los mercados internacionales dependerá en última instancia de lo que sean capaces de producir y la eficacia de su entrega a los mercados internacionales. Si bien el Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral sigue marginado del comercio internacional de bienes, lo que le impide aprovechar los beneficios de la globalización y utilizar el comercio como instrumento para alcanzar sus objetivos de desarrollo, desde 2003 se han alcanzado algunos progresos, aunque dispares.

40. Como se muestra en el cuadro 1 *infra*, cierto número de países en desarrollo sin litoral exportadores han visto un mejoramiento de su relación de intercambio durante este período. Aprovecharon iniciativas para un mayor acceso al mercado puestas en marcha por mercados importantes como China, los Estados Unidos de América, el Japón y la Unión Europea. En particular, los países menos adelantados de los países en desarrollo sin litoral de África se beneficiaron de un trato preferencial en el acceso al mercado concedido por los mercados desarrollados. En 2006, más del 91% de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral recibieron acceso libre de impuestos a los mercados desarrollados, lo que representaba un incremento importante frente al 70% en 2003. En 2006, el valor de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral aumentó a 68.400 millones

de dólares de los EE.UU. frente a los 32.800 millones en 2003. Ello se debió principalmente al incremento de las exportaciones, a raíz sobre todo del aumento de los precios del petróleo y la gasolina en el mundo. Las exportaciones de Azerbaiyán, Bolivia, el Chad, Kazajistán, Turkmenistán y Uzbekistán en conjunto representaban aproximadamente el 60% del total de exportaciones de los países en desarrollo sin litoral.

Cuadro 1
Exportaciones de los países en desarrollo sin litoral a las economías desarrolladas (por valor) admitidas sin pagar derechos, por todos los productos (sin incluir las armas)



Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Centro de Comercio Internacional y Organización Mundial del Comercio, los objetivos de desarrollo del Milenio, Goal 8: Market Access Indicators by ICT, UNCTAD, and WTO, indicator 38, at www.mdg-trade.org.

41. Sin embargo, los adelantos obtenidos por los países en desarrollo sin litoral siguen siendo insignificantes si se comparan con los de otros países en desarrollo. Durante el último decenio, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el total de exportaciones e importaciones de mercancías en el mundo era sumamente baja, del 0,61% y el 0,57%, respectivamente, en 2006. Los productos básicos representan los mayores ingresos de exportación para los países en desarrollo sin litoral. Al comenzar el decenio de 1980, tres cuartas partes de todas las exportaciones de los países en desarrollo eran productos básicos; en la actualidad, el 80% son manufacturas. Los países en desarrollo sin litoral están muy lejos de formar parte integrante de la transformación. No han avanzado en absoluto en el mercado mundial de manufactura y, en consecuencia, sus economías siguen impulsadas por

los factores y dependen marcadamente de las exportaciones de unos pocos productos básicos primarios. Al mismo tiempo, los elevados precios del petróleo han anulado recientemente las mejoras, puesto que los países en desarrollo sin litoral son muy vulnerables a las fluctuaciones en el costo del transporte, que está aumentando mucho en los últimos tiempos.

42. En junio de 2008, 9 de los 31 países en desarrollo sin litoral y 4 de los 34 países en desarrollo de tránsito no eran miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y, por consiguiente, no podían aprovechar los beneficios relacionados con la condición de miembro de la OMC, incluido el trato especial y diferenciado. La participación en la OMC ayuda a los países sin litoral a competir en condiciones justas en el mercado internacional y les permite hacer frente a prácticas discriminatorias y arbitrarias con la ayuda de normas comerciales internacionales exequibles, independientemente del tamaño del país. Al hacerse miembros de la OMC, también participan en el proceso de interpretación, mejoramiento y creación de normas comerciales actuales y futuras por medio de negociaciones multilaterales. Asimismo, al ingresar a la OMC, esos países crean la condición esencial para reformas continuas y al mismo tiempo demuestran un adelanto tangible y un compromiso a largo plazo respecto de principios basados en el mercado. Si bien los beneficios posibles de la condición de miembro de la OMC son amplios, no se pueden olvidar los costos inmediatos del cumplimiento de los requisitos para la adhesión y los costos de los ajustes (después de la adhesión) derivados de la apertura de la economía nacional.

43. Una esfera importante para los países en desarrollo sin litoral es la de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio, que pueden aclarar y desarrollar algunos aspectos pertinentes del artículo V sobre la libertad de tránsito, el artículo VIII sobre derechos y formalidades en relación con la importación y exportación y el artículo X sobre publicación y administración de los reglamentos comerciales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 con miras a acelerar la circulación, la entrega y el despacho de la mercancía, incluidos los bienes en tránsito. El artículo V sobre la libertad de tránsito es de particular interés para los países en desarrollo sin litoral. Su objetivo básico es permitir la libertad de tránsito a través del territorio de cada miembro de la OMC para el transporte al territorio de otros miembros o desde ese territorio. A fin de alcanzar esa libertad, el artículo V impone dos obligaciones principales: a) no obstaculizar el tráfico de tránsito mediante la imposición de demoras innecesarias, restricciones ni derechos excesivos; y b) conceder el trato de nación más favorecida a las mercancías en tránsito de todos los miembros. Asimismo, las negociaciones tienen por objeto aumentar la asistencia técnica y fomentar la capacidad en la esfera de la facilitación del comercio y mejorar la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades apropiadas en materia de facilitación del comercio y cumplimiento de los requisitos de aduana. En los últimos años se han alcanzado progresos, pero no se cuenta con ningún documento jurídico. Los países en desarrollo sin litoral también se han esforzado por aumentar su capacidad colectiva de negociación en las negociaciones comerciales de la OMC. A ese respecto, los ministros de comercio exterior se reunieron en 2005 en Asunción y aprobaron la Plataforma de Asunción para la Ronda de Desarrollo de Doha, que se utilizó como posición común del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral en las negociaciones comerciales internacionales.

44. Frente a esta evolución positiva, persisten un gran número de dificultades relacionadas con la facilitación del comercio, como: el número excesivo de documentos que se requieren para la exportación e importación; la multiplicación de cortes de carretera programados y no programados; la falta de controles fronterizos adyacentes; los convoyes aduaneros innecesarios; los procedimientos complicados y no estandarizados para los trámites de aduana y las inspecciones; la insuficiente aplicación de la tecnología de la información y las comunicaciones que conduce a una computarización deficiente o inexistente en los procedimientos de aduana; la falta de transparencia de la legislación, las costumbres, los reglamentos y los procedimientos en materia de comercio; la insuficiencia de capacidad institucional y recursos humanos calificados; los servicios logísticos poco desarrollados; la falta de compatibilidad de los sistemas de transporte y la ausencia de competencia en el sector de los servicios de transporte de tránsito; el progreso lento para establecer o reforzar las juntas o comités nacionales de comercio nacional y facilitación del transporte; y el bajo nivel de adhesión a las convenciones internacionales sobre transporte de tránsito. La imprevisibilidad de la cadena de producción y distribución de mercancías debido a la gran distancia económica de los mercados afecta adversamente la integración de los países en desarrollo sin litoral en las redes de comercio internacionales, sobre todo debido a la creciente necesidad de puntualidad en las entregas de los inversionistas internacionales.

45. A menudo las mercancías se retrasan debido a las numerosas barreras y puestos de control que han proliferado tanto que se producen detenciones involuntarias frecuentes que entrañan pagos oficiales y oficiosos adicionales. Representan una pérdida para la economía del transporte. Las barreras son un problema importante, sobre todo en África. Hay 69 puestos de control en la carretera de 992 kilómetros entre Lagos y Abidján, 20 en los 337 kilómetros de Niamey a Uagadugú, 34 en los 989 kilómetros de Lomé a Uagadugú, 34 en los 1.036 kilómetros de Cotonú a Niamey y 37 en los 1.122 kilómetros de Abidján a Uagadugú.

46. La situación en los países en desarrollo sin litoral sigue siendo sumamente desventajosa en cuanto a la eficacia del comercio. Según el *Doing Business Report* del Banco Mundial, de los 178 países clasificados por dificultades del comercio, los 10 países en peores condiciones son países en desarrollo sin litoral, junto con el Iraq y la República Democrática del Congo. Como lo demuestra el cuadro 2 *infra*, 9 de los 10 países en peores condiciones en cuanto al costo de contenedores para la importación y exportación son países sin litoral. Asimismo, los países en desarrollo sin litoral se encuentran en mala situación en lo referente al período de tiempo necesario y el número de documentos que se precisan para la exportación e importación.

Cuadro 2

<i>Facilidades o dificultades para la exportación</i>				<i>Facilidades o dificultades para la importación</i>			
<i>Número de documentos que se exigen</i>				<i>Número de documentos que se exigen</i>			
<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>		<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>			
Canadá	3	Burkina Faso	11	Dinamarca	3	Tayikistán	11
Estonia	3	Congo	11	Suecia	3	Congo	12
Micronesia	3	Mauritania	11	Canadá	4	Eritrea	13
Panamá	3	Namibia	11	Estonia	4	Fiji	13
Dinamarca	4	Afganistán	12	Hong Kong, China	4	Kirguistán	13
Finlandia	4	Angola	12	Irlanda	4	Federación de Rusia	13
Francia	4	Kazajstán	12	Israel	4	Zimbabue	13
Hong Kong, China	4	Malawi	12	Noruega	4	Azerbaiyán	14
Noruega	4	Fiji	13	Panamá	4	Kazajstán	14
Singapur	4	Kirguistán	13	Singapur	4	República Centroafricana	18
<i>Período de tiempo necesario (en días)</i>				<i>Período de tiempo necesario (en días)</i>			
<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>		<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>			
Dinamarca	5	Eritrea	59	Singapur	3	Eritrea	69
Estonia	5	Níger	59	Dinamarca	5	Rwanda	69
Singapur	5	Angola	64	Estonia	5	Afganistán	71
Hong Kong, China	6	Kirguistán	64	Hong Kong, China	5	Burundi	71
Luxemburgo	6	Afganistán	67	Estados Unidos	5	Kirguistán	75
Países Bajos	6	Chad	78	Luxemburgo	6	Kazajstán	76
Estados Unidos	6	Uzbekistán	80	Países Bajos	6	Tayikistán	83
Canadá	7	Tayikistán	82	Suecia	6	Iraq	101
Alemania	7	Kazajstán	89	Alemania	7	Chad	102
Irlanda	7	Iraq	102	Noruega	7	Uzbekistán	104
<i>Costo (en dólares EE.UU. por contenedor)</i>				<i>Costo (en dólares EE.UU. por contenedor)</i>			
<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>		<i>Menor</i>	<i>Mayor</i>			
China	390	Uzbekistán	2 550	Singapur	367	Uganda	2 990
Singapur	416	Azerbaiyán	2 715	Malasia	385	Mongolia	3 197
Finlandia	420	Kazajstán	2 730	Finlandia	420	Iraq	3 400
Malasia	432	Uganda	2 940	China	430	Burkina Faso	3 522
Emiratos Árabes Unidos	462	Níger	2 945	Islandia	443	Burundi	3 705
Islandia	469	Rwanda	2 975	Emiratos Árabes Unidos	462	Uzbekistán	4 050
Brunei Darussalam	515	Tayikistán	3 000	Noruega	468	Tayikistán	4 500
Pakistán	515	Iraq	3 400	Hong Kong, China	525	República Centroafricana	4 534
Noruega	518	República Centroafricana	4 581	Dinamarca	540	Rwanda	4 970
Hong Kong, China	525	Chad	4 867	El Salvador	540	Chad	5 520

Fuente: Base de datos World Bank en línea, 2008, *Doing Business*, en www.doingbusiness.org.

47. Según el informe *Doing Business* del Banco Mundial, el costo de los procedimientos de aduana y el transporte representa el mayor costo del comercio exterior y es superior a los aranceles a la importación de bienes de los países en desarrollo sin litoral. Se calcula que la tramitación lenta y engorrosa cuesta cerca del 10% del valor de las exportaciones en los países en desarrollo. Cada día adicional de demoras en el transporte supone un costo del 0,5% del valor de la carga para las mercancías transportadas por buque o tren. Sólo el 25% del total de las demoras se puede atribuir a la infraestructura física deficiente. En África, el costo de las demoras es cuatro veces mayor que los aranceles que pagan los exportadores.

48. El Banco Mundial también informó de que en los últimos tres años 55 países habían realizado 68 reformas encaminadas a acelerar el comercio. Los factores principales para la disminución de los retrasos y el mejoramiento de las oportunidades de exportación fueron las reformas encaminadas a reducir las inspecciones físicas, la aplicación de tecnología de la información, el acortamiento de las demoras interiores y la simplificación de los procedimientos de cruces fronterizos.

49. En 2006/2007, la India introdujo la declaración de aduanas en línea para las importaciones y exportaciones. En la actualidad, los buques presentan sus manifiestos de la carga electrónicamente, lo que permite que el proceso de autorización se inicie incluso antes de que el buque atraque en puerto. Esas reformas ayudaron a abreviar las demoras para los exportadores e importadores en siete días. El Pakistán siguió ampliando su sistema de declaración en línea y, en su reforma comercial, dio prioridad a la evaluación de riesgos. Las inspecciones se redujeron del 100% de la carga antes de la reforma a menos del 5% en la actualidad. Los ingresos aduaneros aumentaron en un 20%. Armenia introdujo la transmisión electrónica de los documentos comerciales, lo que acortó el tiempo de preparación y presentación de documentos de aduana en tres días. La ex República Yugoslava de Macedonia eliminó los procedimientos de aduana en duplicado en sus fronteras. El tiempo de espera se abrevió en un 75%. El Brasil perfeccionó su sistema de declaración en línea y redujo las necesidades de datos en un 50%. Los organismos fronterizos pueden combinar sus equipos a fin de reducir la carga para los comerciantes. Kenya estableció un sistema electrónico de tramitación de las declaraciones de aduana. En dos años, el tiempo de aprobación se recortó a la mitad. Actualmente casi todo el comercio transfronterizo importante se realiza en línea.

50. Varios países de África realizaron reformas. Uganda amplió las declaraciones en línea para los comerciantes a un mayor número de cruces fronterizos en todo el país y está enlazando sus sistemas nuevos con los de Kenya. Ello ha de acelerar el comercio de tránsito por el puerto de Mombasa a Uganda. En Ghana, las demoras en el puerto de Tema se redujeron en dos días con la construcción de una nueva terminal y la creación de un sistema que sólo permite el ingreso en la zona portuaria de los camiones listos para cargar o descargar la mercadería. Los cambios también redujeron el tiempo de las transacciones comerciales en Burkina Faso. En la República Unida de Tanzania, gracias a diversas medidas de reforma los retrasos para los importadores se redujeron en un 25% entre 2005 y 2006. La aduana de Djibouti amplió su horario de trabajo a los fines de semana y fiestas nacionales y se restauró la terminal de contenedores bajo su nuevo dueño. Argelia aceleró la aprobación de licencias a los agentes de aduana. Aumentó el número de agentes y se disminuyeron los derechos de aduana en un 40%.

51. Esas medidas de reforma adoptadas por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito produjeron resultados positivos rápidamente. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, dedicaron una media de 49 días a la exportación en 2007 frente a 57 días en 2006. El período de tiempo necesario para la importación bajó de 56 días a 72 entre 2006 y 2007.

VI. Prioridad 4: Medidas de apoyo internacional

52. En el Programa de Acción de Almaty se reconoció que los gastos que traían consigo el establecimiento y mantenimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes eran de tal magnitud que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no podían enfrentar por sí solos esta colosal tarea. En consecuencia, los asociados para el desarrollo desempeñan un importante papel al apoyar los programas de desarrollo del transporte de tránsito. Las inversiones generan muy poco rendimiento. Por tanto, para salir del punto muerto resulta fundamental, más que capital privado, ayuda extranjera.

53. La AOD sigue siendo la principal fuente de financiación externa para los países en desarrollo sin litoral. En 2006, el total de la AOD recibido por esos países aumentó 16.100 millones de dólares de los EE.UU., de los 10.100 millones de dólares recibidos en 2002. En 2006, aproximadamente un 8% de la AOD total se destinó al desarrollo de infraestructuras de transporte, almacenamiento y comunicaciones. La AOD total recibida por los países en desarrollo de tránsito alcanzó los 34.000 millones de dólares en 2006, frente a los 20.000 millones de dólares en 2002. En 2006, los países de tránsito también asignaron aproximadamente un 8% de su AOD total al desarrollo de infraestructuras de transporte, almacenamiento y comunicaciones.

54. La AOD destinada a infraestructuras en el África subsahariana ha aumentado en un 20% desde la cumbre del Grupo de los Ocho celebrada en Gleneagles (Reino Unido) en 2005. La AOD utilizada en infraestructuras aumentó de 4.400 millones de dólares en 2005 a 5.300 millones de dólares en 2006, y está previsto que en 2007 haya superado los 6.000 millones de dólares. Este aumento se debe principalmente a la mayor ayuda prestada por los donantes multilaterales (sobre todo el Fondo Africano de Desarrollo, el Fondo Europeo de Desarrollo y el Banco Mundial), que juntos son responsables ahora del 78% de la AOD a los sectores de infraestructura en el África subsahariana. Actualmente, la Asociación Internacional de Fomento es responsable por sí sola del 33% de la AOD total al sector. De los donantes bilaterales, el Japón y los Estados Unidos de América fueron los que mayores aumentos mostraron en los gastos directos en proyectos de infraestructura. Sin embargo, el aumento de unos 2.000 millones de dólares observado en 2007 seguiría siendo insuficiente para cubrir el déficit de financiación de 11.000 millones de dólares identificado en el Informe de la Comisión para África de 2005. Para asegurarse de que esta infraestructura pueda gestionarse de forma sostenible son necesarios otros 17.000 millones de dólares con cargo a los presupuestos nacionales para explotación y mantenimiento. Los compromisos adquiridos por China en la cumbre del Foro de Cooperación entre China y África celebrada en 2006 añadirían otros 1.700 millones de dólares durante los próximos tres años.

55. En respuesta a la petición de la NEPAD, el aumento de la financiación para infraestructura regional ha sido particularmente elevado. El porcentaje de la AOD destinado a proyectos regionales de infraestructura creció desde apenas el 1% en 2000 hasta más del 5% en 2005 (por encima de los 400 millones de dólares) y hasta más de un 10% en 2006 (por encima de los 900 millones de dólares). Los organismos multilaterales son responsables del 95% de la financiación destinada a proyectos regionales; la AIF por sí sola es responsable del 44%.

56. El rasgo más notable del avance hacia la aplicación del Programa de Acción de Almaty desde 2003 ha sido el reconocimiento general de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y el compromiso mucho mayor de los asociados para el desarrollo con el desarrollo de infraestructuras de transporte y la facilitación del comercio, así como de la ayuda, el alivio de la deuda y el acceso a los mercados. Las instituciones multilaterales y de desarrollo y las organizaciones regionales destinaron muchos más recursos y atención al establecimiento de sistemas de tránsito eficientes.

57. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty, el Banco Mundial ha ido ampliando de forma sistemática su programa de transporte, entre otras cosas la infraestructura de tránsito y la facilitación del comercio. En su nueva estrategia de negocios para el sector del transporte, 2008-2012, se presta atención particular a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en lo tocante a proyectos de préstamos a niveles regional y nacional, asistencia técnica e investigación analítica. Desde 2003, el Banco Mundial ha prestado más de 800 millones de dólares para más de 30 proyectos en relación con el Programa de Acción de Almaty.

58. El Programa de políticas de transporte para África al Sur del Sáhara, un programa conjunto del Banco Mundial y la Comisión Económica para África, centra su asistencia en el mantenimiento de carreteras, el transporte rural, la movilidad urbana, el comercio y el transporte y la reestructuración ferroviaria. El Programa de políticas sigue orientándose a dar solución a problemas de forma que ayude a los países en desarrollo sin litoral de África y, entre otras cosas completa conexiones que faltan en las redes de carreteras transafricanas, crea corredores de tránsito y reduce las barreras de carácter no físico.

59. Los países en desarrollo sin litoral tienen mucho que ganar de una ejecución eficaz, coordinada y enfocada a objetivos claros de la iniciativa de Ayuda para el Comercio. Con una mayor atención de los donantes al comercio, la infraestructura y el programa de crecimiento económico más general, el volumen de ayuda dedicado a mejorar la capacidad de los países en desarrollo para que estos se conviertan en agentes más dinámicos de la economía mundial podría aumentar de forma considerable. Si se mantuviera la reciente tasa de crecimiento anual de ayuda para el comercio (un 6,8%), se generarían otros 8.000 millones de dólares para 2010 y los compromisos totales de ayuda para el comercio se situarían en 30.000 millones de dólares. La facilitación del comercio, la eficiencia del transporte, la mejora de la logística y la infraestructura relacionada con el comercio son áreas prioritarias de los fondos de Ayuda para el Comercio. En el período 2002-2005, cinco países en desarrollo sin litoral, a saber Etiopía, Uganda, Bolivia, Burkina Faso y Zambia, se situaron entre los 25 mayores receptores de ayuda para el comercio.

60. La estrategia del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para apoyar la iniciativa de Ayuda para el Comercio hace hincapié en la ejecución mediante la prestación de asistencia a los países en desarrollo para lograr mayor coherencia entre las políticas comerciales y de desarrollo y una mejor planificación y coordinación gubernamental y de los donantes. Ya se están llevando a cabo evaluaciones de las necesidades de ayuda para el comercio en Mongolia, Kazajstán, Kirguistán y Uzbekistán y está previsto realizarlas también en Tayikistán, Turkmenistán, Azerbaiyán, los países de la Unión Aduanera del África Meridional del África meridional y el Paraguay. El objetivo de esas evaluaciones es identificar un conjunto de recomendaciones de política y proyectos de asistencia técnica destinados a superar las limitaciones en materia de capacidad productiva y otras limitaciones por el lado de la oferta y a fomentar la capacidad comercial, al mismo tiempo que, entre otras cosas, se mejoran los resultados relativos al desarrollo humano y la reducción de la pobreza.

61. El Banco Asiático de Desarrollo informó de que se habían realizado progresos significativos en el sector de la facilitación del comercio del Programa de Cooperación Económica Regional para el Asia Central, entre ellos: a) la armonización y modernización de los trámites de aduana; b) los acuerdos bilaterales en materia de tránsito y cooperación suscritos en 2005 entre Kirguistán y Tayikistán, Azerbaiyán y China; c) las pruebas experimentales de Kazajstán y Kirguistán para la realización de controles aduaneros conjuntos en el cruce fronterizo Kordai-Akzhol; d) la inauguración del sitio web del programa de facilitación del comercio de la Cooperación Económica Regional; y e) la prestación de servicios de asesoramiento sobre la financiación del comercio a los bancos de la región, junto con garantías de financiación del comercio para facilitar el comercio exterior.

62. La Organización Mundial de Aduanas crea y mantiene instrumentos y recomendaciones para simplificar y normalizar los trámites aduaneros. En particular, el Convenio de Kyoto sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros revisado sienta la base para la reforma y modernización del sistema aduanero. Desde su entrada en vigor en febrero de 2006, el número de partes contratantes se ha incrementado a 53, siete de ellas países en desarrollo sin litoral.

63. La Comisión Económica para Europa siguió promoviendo la cooperación regional destinada al desarrollo coordinado de redes internacionales de transporte por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y medios combinados mediante acuerdos jurídicamente vinculantes sobre redes de infraestructura en el marco de sus proyectos de Autorruta Transeuropea y de Ferrocarril Transeuropeo. En el plan maestro de la Autorruta Transeuropea y el Ferrocarril Transeuropeo se identificaron las principales redes de carreteras y ferrovías en 21 países de Europa central, oriental y sudoriental; se han evaluado 491 proyectos estimados en 102.000 millones de euros, a los que se ha asignado la prioridad respectiva.

64. Entre 2003 y 2006, las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas se esforzaron por ejecutar un proyecto de la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas sobre el fomento de la capacidad para establecer vínculos interregionales de transporte. El proyecto de la CEPE y la CESPAP se centra fundamentalmente en las conexiones de transporte entre Europa y Asia, sobre todo en países en desarrollo sin litoral del Asia central, el Cáucaso y Europa oriental.

65. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito siguieron beneficiándose del programa del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) de la UNCTAD, que está concebido para acelerar los trámites aduaneros mediante la utilización de las tecnologías de la información. El nuevo sistema SIDUNEA basado en la web, ASYCUDAWorld, se está poniendo en marcha en muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

66. El programa del Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, cuya construcción fue iniciada por la Unión Europea, sirve de catalizador de la infraestructura de transporte y el desarrollo económico de los países participantes, a saber, Armenia, Azerbaiyán, Bulgaria, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, Moldova, Rumania, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Uzbekistán y Ucrania. Siguió promoviendo la cooperación regional para atraer y facilitar las inversiones de instituciones financieras internacionales e inversores privados. Se ha desarrollado una red de infraestructura básica para la región del Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, que incluye carreteras, independientemente de sus normas multisectoriales o niveles de tráfico, para el tránsito internacional y entre los principales centros urbanos nacionales. El Programa del Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia presta apoyo en materia técnica y de fomento de la capacidad institucional para la ejecución de proyectos prioritarios de infraestructura.

67. El Banco Interamericano de Desarrollo aumentó la suma destinada a mejorar la administración pública y la infraestructura de carreteras de Bolivia y el Paraguay, así como a apoyar una mayor integración regional, entre otras cosas mediante la rehabilitación y el mantenimiento de carreteras para los corredores integrados.

VII. Proceso preparatorio para el examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty

68. En su resolución 61/212, la Asamblea General pidió a la Oficina del Alto Representante que se encargara de la coordinación y la movilización generales para el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. En respuesta, la Oficina, en estrechas consultas con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, elaboró un marco organizativo para el examen de mitad de período del que la Asamblea tomó nota en su resolución 62/204. El objetivo de ese marco era organizar el examen de mitad de período de manera que se obtuvieran resultados prácticos y operacionales que pudieran seguirse de forma efectiva a los niveles mundial, regional, subregional y nacional para acelerar aún más la ejecución del Programa de Acción de Almaty. Las evaluaciones temáticas y regionales se consideran los principales componentes de la etapa preparatoria del proceso de examen de alto nivel de mitad de período.

69. Los elevados costos del transporte de tránsito y las demoras indebidamente largas son tanto síntoma como resultado de factores negativos comprendidos en el marco de dos categorías principales, a saber, los obstáculos derivados de la infraestructura física y las barreras no físicas. Para evaluar el avance en esas áreas se convocaron dos reuniones sustantivas/temáticas como parte del proceso preparatorio del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty. La primera reunión temática, sobre desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito, se celebró en Uagadugú, del 18 al 20 de junio de 2007. Asistieron a la

reunión más de 130 participantes: representantes a nivel ministerial y altos funcionarios de países donantes, países en desarrollo sin litoral y de tránsito; representantes de organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas, instituciones financieras y de desarrollo internacionales y organizaciones regionales y subregionales. En la reunión se aprobó un documento final (véanse A/62/256 y Corr.1) en que se evaluaba la situación del desarrollo de la infraestructura en todas las regiones sin litoral y se formulaban recomendaciones al respecto orientadas a la acción.

70. La segunda reunión temática, sobre el comercio y la facilitación del comercio, se celebró los días 30 y 31 de agosto de 2007 en Ulaanbaatar. Precedieron a la reunión dos días de consultas entre los países en desarrollo sin litoral sobre cuestiones pertinentes para su participación eficaz y coordinada en las negociaciones comerciales de la OMC, particularmente sobre la facilitación del comercio. En la reunión temática hubo más de 150 participantes de 27 países en desarrollo sin litoral y 30 países en desarrollo de tránsito y países donantes, junto con numerosos organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y subregionales. Se examinaron y evaluaron los progresos alcanzados y se formularon recomendaciones de política sobre las medidas que hacía falta adoptar en el área del comercio y la facilitación del comercio. En el documento final (A/C.2/62/9, anexo) de Ulaanbaatar se subraya la necesidad urgente de que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito apliquen medidas de facilitación del comercio, y se pide un compromiso político firme.

71. La reunión regional de examen de Asia y Europa fue organizada conjuntamente por la Oficina del Alto Representante, la CEPE y la CESPAP en la sede de esta última en Bangkok, los días 22 y 23 de abril de 2008. A ella asistieron unos 50 altos funcionarios de países asiáticos y europeos sin litoral y de tránsito y representantes de países donantes y de las organizaciones pertinentes del sistema de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes. En el documento final de la reunión (E/ESCAP/64/INF/6) se señalan los avances y los obstáculos en la aplicación del Programa de Acción de Almaty y se acuerdan una serie de recomendaciones y productos a entregar orientados a la acción y destinados a reforzar la armonización de los regímenes jurídicos, la adopción de un enfoque integrado para el comercio y la facilitación del transporte, la eliminación de barreras físicas y no físicas al transporte, la promoción de programas de capacitación integrados, el establecimiento de comités nacionales de tránsito y facilitación del comercio, la finalización de las conexiones que falten, el fomento del transporte multimodal y el desarrollo de corredores de transporte y servicios logísticos integrados y la movilización de recursos internos y externos.

72. La reunión regional de examen de África fue convocada del 18 al 20 de junio de 2008 en Addis Abeba, en la sede de la CEPA. Precedió a la reunión un seminario de un día de duración sobre convenciones y convenios multilaterales en el área del comercio de tránsito incluidos en la ceremonia de firma, adhesión y ratificación de tratados que celebraron las Naciones Unidas en 2008. A la reunión regional de examen acudieron más de 80 participantes de prácticamente todos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África, así como de países donantes y de organizaciones internacionales, regionales y subregionales. El documento final de la reunión (E/ECA/ALMATY/08) contiene medidas concretas orientadas a la acción y destinadas, entre otras cosas, a: asegurar una aplicación uniforme y efectiva de los instrumentos regionales y subregionales; reducir los retrasos en puertos y fronteras

que contribuyen considerablemente a los costos de tránsito; aumentar la participación de asociaciones nacionales y regionales pertinentes del sector privado en las iniciativas de facilitación; reforzar la capacidad de los gobiernos para formular y aplicar acuerdos de asociación entre el sector público y el privado, en general, y crear mecanismos adecuados para supervisar la aplicación de concesiones ferroviarias y de otro tipo, mejorar el trazado de las infraestructuras en las fronteras e introducir instalaciones conjuntas, en particular. Se pidió a la Oficina del Alto Representante, la CEPA, el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo y la Unión Africana que apoyaran las medidas destinadas a elaborar y concertar un acuerdo intergubernamental sobre la Carretera Transafricana.

73. La reunión regional de examen de América Latina fue organizada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y la oficina del Alto Representante y se celebró en Buenos Aires el 30 de junio de 2008. A la reunión asistieron 31 funcionarios de países en desarrollo sin litoral y de tránsito de América Latina y representantes de las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas y de otras instituciones de desarrollo y financieras internacionales.

74. Como parte del proceso de preparación del examen de mitad de período se convocaron una serie de reuniones preparatorias para señalar aún más el proceso a la atención internacional. Entre esas reuniones figuraban: a) un taller conjunto de la Oficina del Alto Representante y el Banco Mundial titulado “Logistics Performance Indicators: Monitoring the Implementation of the Almaty Programme of Action”, en que se examinaron las consecuencias económicas de carecer de litoral, los beneficios para los países de tránsito de prestar servicios de tránsito a vecinos sin litoral, sistemas públicos de supervisión para seguir de cerca el desempeño de los corredores de tránsito, regímenes de tránsito y normas mundiales; b) un acto especial organizado por la OMC y la Oficina del Alto Representante sobre facilitación del comercio y ayuda para el comercio a países en desarrollo sin litoral, en que se evaluó el estado de las negociaciones sobre facilitación del comercio de la OMC y los últimos avances de la iniciativa de Ayuda para el Comercio; y c) un foro de alto nivel sobre inversiones titulado “Invertir en países en desarrollo sin litoral: tendencias, experiencias y camino a seguir”. La UNCTAD también organizó un seminario sobre programas de asistencia técnica en el área de la facilitación del comercio en Ginebra. Está previsto que los resultados de estos actos aporten recomendaciones de acción para su examen durante los próximos cinco años de aplicación del Programa de Acción de Almaty.

75. Las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas siguieron esforzándose por elaborar un conjunto de indicadores internacionalmente aceptables para medir el progreso en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. La Oficina del Alto Representante reunió estadísticas sobre variables macroeconómicas clave, inversión extranjera directa, asistencia oficial para el desarrollo, sostenibilidad de la deuda y participación de los países sin litoral en el comercio internacional, así como algunos indicadores en relación con la infraestructura del transporte y la facilitación del comercio. La secretaría de la CESPAP elaboró una metodología costo-tiempo-y distancia para ilustrar cuantitativamente las sumas y el tiempo invertidos en cada segmento de las rutas de tránsito, incluidos los pasos fronterizos, y señalar los obstáculos que debían eliminarse.

76. Recientemente, el Banco Mundial puso en marcha un enfoque amplio con respecto al desempeño de la cadena de suministro, el Índice de Desempeño

Logístico. Empleando una escala de cinco puntos, el nuevo índice ofrece evaluaciones transnacionales exhaustivas en siete áreas que reflejan el actual entorno logístico: a) la eficiencia del proceso de despacho realizado por aduanas y otros organismos fronterizos, b) la calidad de la infraestructura de transporte y tecnología de la información al servicio de la logística, c) la facilidad y accesibilidad económica de concertar operaciones de transporte internacional, d) la competencia del sector logístico local, e) la capacidad de localizar y rastrear los envíos internacionales, f) los costos internos de logística y g) la puntual llegada a destino de los embarques. Agrupa más de 5.000 evaluaciones de países realizadas por profesionales que hacen negocios con dichos países, sobre varios aspectos del desempeño. El informe anual del Banco Mundial titulado "Doing Business" también contiene datos muy útiles sobre facilitación del comercio que muestran retrasos, múltiples requisitos de documentación y firmas, licencias y medidas de reforma para resolver esas cuestiones.

VIII. Conclusiones y recomendaciones

77. El alto costo del comercio internacional sigue limitando gravemente el desarrollo comercial y económico de los países en desarrollo sin litoral. En las medidas para solucionar los problemas de tránsito deben tenerse en consideración la insuficiencia de infraestructuras, los desequilibrios en el comercio, la organización ineficiente del transporte y la precariedad de los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales. No cabe duda de que, si no se dan soluciones reales a las carencias que padecen los países en desarrollo sin litoral, estos permanecerán en los márgenes de la economía mundial.

78. Debería acelerarse más la aplicación del Programa de Acción de Almaty, que sigue siendo un marco mundial adecuado para las asociaciones mundiales destinadas a dar respuesta a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral mediante el establecimiento de sistemas de tránsito viables y predecibles. El Programa de Acción de Almaty ofrece una solución adecuada tanto para los países en desarrollo sin litoral como para sus vecinos de tránsito.

79. Desde la aprobación del Programa de Acción de Almaty se han registrado avances tangibles en su aplicación. La comunidad internacional reconoció que los elevados costos del transporte de tránsito representan una barrera más importante que los aranceles de la nación más favorecida para los países en desarrollo sin litoral. Tanto los países en desarrollo sin litoral como los países en desarrollo de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, registraron avances importantes en todas las prioridades fijadas por el Programa de Acción de Almaty. Los asociados para el desarrollo reconocieron abiertamente las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y participaron más activamente en el desarrollo de infraestructuras de transporte, la facilitación del comercio, la ayuda, el alivio de la deuda y el acceso a los mercados. Las instituciones multilaterales y de desarrollo y las organizaciones regionales destinaron mucha más atención y muchos más recursos al establecimiento de sistemas de tránsito eficientes. También se reforzaron aún más los acuerdos de cooperación regional en materia de tránsito.

80. Dado que los países en desarrollo sin litoral dependen de sus vecinos de tránsito para acceder al mar y desde él, la eficiencia de los sistemas de tránsito dependerá de que se establezcan una cooperación y una colaboración más estrechas y eficaces entre esos países y sus vecinos de tránsito. En la aplicación del Programa de Acción de Almaty debería reforzarse aún más el papel de las organizaciones regionales y subregionales. Las organizaciones pertinentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales deberían prestar mayor apoyo a iniciativas regionales en este sentido, incluidas las medidas encaminadas a desarrollar redes regionales de infraestructuras integradas, un transporte multimodal viable, medios para finalizar las conexiones que falten, medidas de facilitación del comercio y mayor aplicación de tecnologías de la información.

81. Deberían fomentarse a todos los niveles las reformas de políticas en materia de transporte de tránsito y una amplia gama de medidas de facilitación del comercio que tengan un efecto positivo en los gastos de tránsito. Las medidas de reforma deberían incluir la comercialización y liberalización de los servicios de transporte, así como los medios para mejorar los sistemas de gestión, procedimiento, reglamentación e institucionales y reducir el papeleo excesivo y la tramitación lenta y engorrosa. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían proseguir sus esfuerzos por adherirse a los convenios multilaterales pertinentes en el área del transporte de tránsito.

82. La comunidad internacional debería dar a las mercancías de los países en desarrollo sin litoral un mayor acceso a los mercados a fin de mitigar los elevados costos de las transacciones comerciales que se derivan de su desventajosa ubicación geográfica. Se debe prestar de inmediato una mayor asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral para que puedan participar de manera efectiva en las negociaciones comerciales de la OMC, en particular las relacionadas con la facilitación del comercio.

83. La AOD sigue siendo la principal fuente de inversiones para el fomento de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral. Se invita a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo, especialmente el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a que proporcionen más recursos financieros para los proyectos de infraestructura de transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral deberían recibir especial atención en el contexto de la iniciativa de Ayuda para el Comercio.

Anexo

Determinados indicadores de desarrollo y transporte para los países en desarrollo sin litoral

Cuadro 1
Producto interno bruto y crecimiento del producto interno bruto, 2000-2006

Países en desarrollo sin litoral	Estimaciones del PIB a precios constantes de 1990 (en millones de dólares EE.UU.)			PIB per cápita en dólares EE.UU. corrientes	Crecimiento promedio anual del PIB		
	2000	2003	2006	2006	2000-2003	2003-2005	2006
Afganistán	2 539	3 666	5 105	319	13,03	11,96	11,10
Armenia	1 463	2 069	3 563	2 128	12,25	21,35	16,93
Azerbaiyán	3 835	5 179	9 701	2 362	10,53	18,02	34,47
Bhután	466	591	729	1 422	8,24	6,63	8,48
Bolivia	7 047	7 544	8 510	1 101	2,30	4,10	4,10
Botswana	5 774	6 834	8 227	4 755	5,78	7,51	4,15
Burkina Faso	4 932	5 905	7 057	416	6,19	6,24	5,88
Burundi	970	1 023	1 143	114	1,79	2,61	6,13
Chad	2 172	3 004	4 485	634	11,42	20,47	2,87
Etiopía	14 446	15 199	20 985	164	1,71	11,71	10,64
ex República Yugoslava de Macedonia	4 215	4 173	4 702	3 096	-0,33	4,09	4,00
Kazajstán	20 594	28 058	37 305	5 043	10,86	9,64	10,60
Kirguistán	1 006	1 134	1 244	536	4,07	3,38	2,64
Lesotho	867	939	1 022	725	2,69	3,51	1,59
Malawi	3 071	3 183	3 756	164	1,20	4,28	8,52
Malí	3 742	4 699	5 335	498	7,89	4,18	4,61
Moldova	1 380	1 684	2 021	876	6,86	7,44	3,96
Mongolia	1 251	1 398	1 658	1 076	3,77	8,87	0,06
Nepal	5 738	6 225	6 759	290	2,75	3,24	1,87
Níger	3 126	3 671	4 047	247	5,50	3,19	3,53
Paraguay	5 853	6 200	6 906	1 514	1,94	3,50	3,99
República Centroafricana	1 453	1 338	1 430	333	-2,71	1,74	3,25
República Democrática Popular Lao	1 593	1 887	2 323	599	5,81	7,11	7,30
Rwanda	2 646	3 107	3 523	242	5,50	4,92	3,01
Swazilandia	1 185	1 268	1 337	2 399	2,28	2,07	1,21
Tayikistán	1 091	1 472	1 854	424	10,50	8,50	6,98
Turkmenistán	2 413	2 606	3 251	1 327	2,60	6,99	8,98
Uganda	7 152	8 479	10 124	346	5,84	6,02	6,22
Uzbekistán	14 469	16 426	20 660	598	4,32	7,42	8,99
Zambia	4 002	4 523	5 354	938	4,16	5,67	6,02
Zimbabwe	9 267	7 743	6 895	133	-5,81	-3,28	-4,80
Países en desarrollo sin litoral	139 758	161 227	201 011	688	4,88	7,49	7,91
Países en desarrollo^a	6 056 110	6 859 864	8 377 110	2 310	4,24	4,50	7,00

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, *National Accounts Main Aggregates Database*, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consultado el 10 de febrero de 2008). Cálculos de la tasa de crecimiento realizadas por la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

^a No incluye a los países de la Comunidad de Estados Independientes.

Cuadro 2
Sumas recibidas en concepto de asistencia oficial para el desarrollo y total de la asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Sumas netas recibidas en concepto de AOD (en millones de dólares EE.UU.)</i>			<i>AOD/INB porcentaje</i>	<i>Asistencia de los donantes para el transporte, el almacenamiento y las comunicaciones (en millones de dólares EE.UU.)</i>		
	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
Afganistán	1 300	2 171	3 000	35,69	0,21	236,01	267,63
Armenia	293	254	213	3,28	40,01	1,06	67,17
Azerbaiyán	349	176	206	1,18	0,06	0,11	3,31
Bhután	73	78	94	10,17	9,71	16,13	4,16
Bolivia	680	770	581	5,38	31,13	51,06	4,99
Botswana	37	47	65	0,67	0,31	0,53	0,33
Burkina Faso	471	624	871	13,98	1,57	252,81	5,76
Burundi	172	362	415	52,83	0,04	0,05	31,26
Chad	228	329	284	5,47	111,06	0,23	0,01
Etiopía	1 297	1 806	1 947	14,66	35,94	185,37	374,72
ex República Yugoslava de Macedonia	275	250	200	3,21	13,69	0,09	2,30
Kazajstán	188	268	172	0,25	154,10	0,19	0,51
Kirguistán	186	261	311	11,77	22,19	1,09	6,60
Lesotho	76	96	72	4,02	0,91	17,49	16,61
Malawi	376	501	669	30,47	5,20	22,27	34,06
Malí	466	568	825	13,44	25,22	2,66	0,98
Moldova	142	120	228	6,03	0,02	0,08	0,06
Mongolia	208	255	203	7,79	34,28	12,61	28,16
Nepal	361	428	514	6,25	30,47	6,41	67,37
Níger	297	541	401	11,00	33,25	10,77	32,79
Paraguay	57	22	56	0,61	–	0,39	2,14
República Centroafricana	60	110	134	9,02	27,97	68,77	74,68
República Democrática Popular Lao	278	270	364	12,14	58,46	42,78	24,13
Rwanda	354	486	585	23,63	1,20	22,50	47,33
Swazilandia	22	22	35	1,30	0,83	0,08	0,06
Tayikistán	168	243	240	8,82	0,01	0,12	36,67
Turkmenistán	41	37	26	0,26	–	1,18	–
Uganda	710	1 194	1 551	16,92	57,17	4,30	45,85
Uzbekistán	189	246	149	0,87	0,00	12,57	0,13
Zambia	639	1 125	1 425	14,30	44,97	5,02	59,96
Zimbabwe	199	186	280	..	0,28	0,82	0,83
Países en desarrollo sin litoral	10 192	13 846	16 116		740,24	975,56	1 240,56
Países en desarrollo de tránsito	19 933	21 881	34 062		3 483,51	2 648,39	2 846,50

Fuentes: Richard Manning, Comité de Asistencia para el Desarrollo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, *Development Co-operation Report 2007* (París, 2008), cuadro 25, y *Development Database on Aid Activities: CRS en línea*, <http://www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm> (consultada el 1° de abril de 2008).

Siglas: AOD, asistencia oficial para el desarrollo; INB, ingreso nacional bruto.

Cuadro 3
Sostenibilidad de la deuda y alivio de la deuda en el marco de la Iniciativa
en favor de los países pobres muy endeudados

Países en desarrollo sin litoral	Relación deuda externa – exportaciones de mercancía		Deuda externa (porcentaje de INB)		Alivio de la deuda conforme a la Iniciativa en favor de los países pobres muy endeudados, febrero de 2008 (millones de dólares EE.UU./VNA)
	2003	2006	2003	2006	
Afganistán	–	4,12	–	21,1	546
Armenia	2,58	2,06	61,0	32,0	
Azerbaiyán	0,67	0,30	25,3	11,1	
Bhután	3,66	2,04	78,8	75,9	
Bolivia	3,63	1,37	74,5	49,0	175
Botswana	0,18	0,09	6,8	4,1	
Burkina Faso	5,41	2,60	40,6	18,5	725
Burundi	35,25	24,04	230,1	162,2	864
Chad	2,65	0,47	70,2	34,2	214
Etiopía	14,65	2,29	91,3	17,5	2 446
ex República Yugoslava de Macedonia	1,36	1,11	40,6	42,8	
Kazajstán	1,76	1,83	78,3	103,4	
Kirguistán	3,48	2,99	109,0	85,6	
Lesotho	1,46	0,97	54,9	35,8	
Malawi	5,90	1,57	130,0	27,2	1 278
Malí	3,36	1,06	74,1	26,0	707
Moldova	2,46	2,30	87,7	64,3	
Mongolia	2,39	0,94	102,5	47,4	
Nepal	4,78	4,49	50,0	37,8	
Níger	5,88	1,49	76,2	22,1	853
Paraguay	2,60	1,80	58,2	36,9	
República Centroafricana	8,11	8,50	87,0	68,4	583
República Democrática Popular Lao	6,11	3,41	108,5	98,6	
Rwanda	24,42	3,04	93,0	16,9	872
Swazilandia	0,24	0,26	20,6	20,4	
Tayikistán	1,45	0,82	78,7	42,5	
Turkmenistán	0,48	0,17	29,5	8,9	
Uganda	8,07	1,26	74,1	13,6	1 349
Uzbekistán	1,54	0,69	49,1	22,7	
Zambia	6,93	0,63	162,5	23,9	3 279
Zimbabwe	2,68	2,40	62,2	–	
Países en desarrollo sin litoral	2,25	1,37	64,9	51,1	13 891
Países en desarrollo de tránsito	1,33	0,70	30,8	20,2	14 160
Países de ingresos bajos y medianos	1,37	0,82	37,3	26,4	45 512

Fuentes: Banco Mundial, *Indicadores de desarrollo mundial, 2008* (Washington, D.C., 2008), cuadros 1.4, 4.4, 6.8 y 6.9 y WDI y GDF <http://www.worldbank.org> (consultados el 23 de abril de 2008). Agrupación de países por renta de la misma fuente.

Siglas: INB, ingreso nacional bruto; VNA, valor neto actual a finales de 2006, calculado por el Banco Mundial.

Cuadro 4
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	<i>Exportaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU.)</i>		<i>Porcentaje del valor mundial</i>		<i>Importaciones de mercancías (en millones de dólares EE.UU.)</i>		<i>Porcentaje del valor mundial</i>	
	2003	2006	2003	2006	2003	2006	2003	2006
Afganistán	–	–	–	–	–	–	–	–
Armenia	670	1 004	0,01	0,01	1 235	2 194	0,02	0,02
Azerbaiyán	2 592	6 372	0,04	0,06	2 626	5 267	0,04	0,05
Bhután	–	–	–	–	–	–	–	–
Bolivia	1 651	4 223	0,02	0,04	1 684	2 825	0,02	0,02
Botswana	3 802	4 506	0,05	0,04	3 964	3 053	0,06	0,03
Burkina Faso	319	–	0,00	–	945	–	0,01	–
Burundi	66	–	0,00	–	145	–	0,00	–
Chad	–	–	–	–	–	–	–	–
Etiopía	513	1 043	0,01	0,01	2 686	5 207	0,04	0,05
ex República Yugoslava de Macedonia	1 367	2 401	0,02	0,02	2 306	3 763	0,03	0,03
Kazajstán	12 927	38 244	0,18	0,34	8 408	23 663	0,12	0,21
Kirguistán	582	794	0,01	0,01	717	1 718	0,01	0,02
Lesotho	–	–	–	–	–	–	–	–
Malawi	502	668	0,01	0,01	785	1 209	0,01	0,01
Malí	1 007	–	0,01	–	1 271	–	0,02	–
Moldova	790	1 052	0,01	0,01	1 399	2 693	0,02	0,02
Mongolia	616	1 542	0,01	0,01	801	1 486	0,01	0,01
Nepal	653	–	0,01	–	1 802	–	0,03	–
Níger	228	–	0,00	–	560	–	0,01	–
Paraguay	1 242	1 906	0,02	0,02	2 228	5 879	0,03	0,05
República Centroafricana	66	–	0,00	–	100	–	0,00	–
República Democrática Popular Lao	–	–	–	–	–	–	–	–
Rwanda	50	–	0,00	–	261	–	0,00	–
Swazilandia	1 732	–	0,02	–	1 432	–	0,02	–
Tayikistán	–	–	–	–	–	–	–	–
Turkmenistán	–	–	–	–	–	–	–	–
Uganda	532	962	0,01	0,01	1 375	2 557	0,02	0,02
Uzbekistán	–	–	–	–	–	–	–	–
Zambia	980	3 770	0,01	0,03	1 574	3 074	0,02	0,03
Zimbabwe	–	–	–	–	–	–	–	–
Países en desarrollo sin litoral	32 886	68 489	0,47	0,61	38 305	64 589	0,53	0,57
Países en desarrollo de tránsito	935 778	1 794 712	13,36	16,08	886 136	1 620 790	12,36	14,29
Países en desarrollo^a	2 364 614	4 487 700	33,75	40,21	1 778 316	3 834 462	24,81	33,81
Mundo	7 006 464	11 161 783	–	–	7 167 501	11 341 309	–	–

Fuente: División de Estadística de las Naciones Unidas, *UN Comtrade*, <http://comtrade.un.org> (consultado el 10 de abril de 2008).

^a Incluye a los países de la Comunidad de Estados Independientes.

Cuadro 5
Comercio internacional de mercancías, exportaciones e importaciones

Países en desarrollo sin litoral	Carreteras		Ferrocarriles	Vías navegables	Oleoductos y gaso- ductos	Transporte aéreo	
	Kilómetros	Asfaltadas (porcentaje)	Kilómetros	Kilómetros	Kilómetros	Salidas	
	2000/2006	2000/2006	2000/2006	2006/2007	2007	2000	2006
Afganistán	34 782	23,7	–	1 200 (<500 toneladas de peso muerto)	466	–	–
Armenia	7 515	90,0	711	–	2 036	4 406	6 177
Azerbaiyán	59 141	49,4	2 122	–	6 293	8 012	12 777
Bhután	–	–	–	–	–	–	–
Bolivia	62 479	7,0	–	10 000	9 218	21 566	21 978
Botswana	24 455	33,2	888	–	–	6 703	6 905
Burkina Faso	92 495	4,2	622	–	–	–	–
Burundi	12 323	10,4	–	Lago Tanganica	–	–	–
Chad	33 400	0,8	–	Estación de lluvias	250	–	–
Etiopía	37 018	13,4	–	–	–	–	–
ex República Yugoslava de Macedonia	13 182	–	699	–	388	8 047	2 368
Kazajstán	90 800	83,0	14 205	4 000	23 211	8 041	19 160
Kirguistán	18 500	91,1	424	600	–	6 051	4 730
Lesotho	5 940	18,3	–	–	–	–	–
Malawi	15 451	45,0	710	700	–	–	–
Malí	18 709	18,0	734	1 800	–	–	–
Moldova	12 737	86,3	1 075	424	1 980	3 682	4 248
Mongolia	49 250	3,5	1 810	580	–	–	–
Nepal	17 280	56,9	59	–	–	–	–
Níger	18 423	20,6	–	300 (Estación de lluvias)	–	–	–
Paraguay	29 500	50,8	441	3 100	–	7 556	9 807
República Centroafricana	24 307	–	–	2 800	–	–	–
República Democrática Popular Lao	31 210	14,4	–	4 600	540	–	–
Rwanda	14 008	19,0	–	Lago Kivu (poco profundo)	–	–	–
Swazilandia	3 594	30,0	301	–	–	2 586	–
Tayikistán	27 767	–	616	200	587	3 953	2 976
Turkmenistán	24 000	81,2	2 529	1 300	7 802	21 858	15 602
Uganda	70 746	23,0	261	200	–	–	–
Uzbekistán	81 600	87,3	4 014	1 100	10 593	30 075	21 514
Zambia	91 440	22,0	1 273	2 250	771	–	–
Zimbabwe	92 267	19,0	–	Lago Kariba	270	13 603	6 819
Países en desarrollo sin litoral	1 108 369	32,9	33 494	–	64 405	146 139	135 061

Fuentes: Banco Mundial, *Indicadores del desarrollo mundial, 2008* (Washington, D.C., 2008), cuadro 5.9, y *WDI y GDF Online*, <http://www.worldbank.org> (consultado el 1° de marzo de 2008) y Agencia Central de Inteligencia (CIA) de los Estados Unidos, *The World Factbook, Field Listing-Pipelines*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2117.html> (consultado el 1° de febrero de 2008).

Cuadro 6
Determinados indicadores de telecomunicaciones

	Suscriptores de líneas telefónicas y teléfonos celulares por 100 habitantes				Usuarios de Internet por 100 habitantes	Inversión anual total en telecomunicaciones (en millones de dólares EE.UU.)	Importación de equipo de telecomunicaciones (en millones de dólares EE.UU.)
	Líneas principales		Servicio celular móvil	Total			
	2000	2006	2006	2006			
<i>Países en desarrollo sin litoral</i>							
Afganistán	0,1	0,3	8,1	8,4	1,7	165,1	–
Armenia	17,3	19,7	10,5	30,3	5,8	34,3	62,8
Azerbaiyán	9,8	14,0	39,2	53,3	9,8	32,6	173,4
Bhután	2,2	3,8	9,8	13,5	3,6	16,9	–
Bolivia	6,1	7,1	30,8	37,9	6,2	17,7	36,4
Botswana	8,3	7,8	46,8	54,6	4,6	404,0	53,2
Burkina Faso	0,5	0,7	7,5	8,2	0,6	202,6	21,1
Burundi	0,3	0,4	2,0	2,4	0,8	–	10,1
Chad	0,1	0,1	4,7	4,8	0,6	–	–
Etiopía	0,4	0,9	1,1	2,0	0,2	60,2	89,5
ex República Yugoslava de Macedonia	25,3	24,1	69,6	93,7	13,2	45,1	52,6
Kazajstán	12,2	19,8	52,9	72,6	8,4	87,5	468,2
Kirguistán	7,7	8,6	23,7	32,3	12,2	3,5	85,1
Lesotho	1,2	3,0	20,0	23,0	2,9	1,8	12,5
Malawi	0,5	0,8	1,8	2,6	0,5	–	29,0
Malí	0,4	0,6	10,9	11,5	0,6	93,9	37,3
Moldova	13,7	24,3	32,4	56,7	17,4	90,2	48,9
Mongolia	5,0	5,9	28,9	34,9	11,6	24,9	35,2
Nepal	1,2	2,2	4,2	6,4	1,1	25,2	44,3
Níger	0,2	0,2	3,4	3,5	0,3	–	17,1
Paraguay	5,2	5,3	51,3	56,6	4,1	81,5	204,6
República Centrafricana	0,3	0,3	2,5	2,8	0,3	0,1	3,1
República Democrática Popular Lao	0,8	1,5	16,7	18,2	1,2	30,0	–
Rwanda	0,2	0,2	3,4	3,6	0,6	–	9,5
Swazilandia	3,2	4,3	24,3	28,6	4,1	27,6	15,7
Tayikistán	3,6	4,3	4,1	8,4	0,3	6,5	2,8
Turkmenistán	8,2	8,2	4,4	12,7	1,3	7,3	45,6
Uganda	0,3	0,4	6,7	7,1	5,0	67,3	121,0
Uzbekistán	6,7	6,7	9,3	16,0	6,3	118,5	–
Zambia	0,8	0,8	14,0	14,8	4,2	42,5	76,4
Zimbabwe	2,2	2,6	6,5	9,1	9,3	–	–
Países en desarrollo sin litoral	2,7	3,2	10,5	13,7	2,9	1 686,8	1 755,5
Países de ingresos bajos y medianos^b	–	13,0	31,0	44,0	8,0		

Fuente: Unión Internacional de Telecomunicaciones, Informes regionales (en línea) e Indicadores de telecomunicaciones/TIC mundiales, <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/Indicators/Indicators.aspx> (consultado el 21 de abril de 2008) y División de Estadística de las Naciones Unidas, UN Comtrade, <http://comtrade.un.org> (consultado el 14 de abril de 2008).

^a O último año disponible.

^b Grupo del Banco Mundial, *Indicadores del desarrollo mundial, 2008* (Washington, D.C.), cuadro 5.10.

Cuadro 7
Inversión extranjera directa, corrientes netas

(En millones de dólares EE.UU.)

<i>Países en desarrollo sin litoral</i>	2000	2003	2004	2005	2006
Afganistán	0,17	2,01	0,62	3,61	2,08
Armenia	104,20	120,90	218,80	258,20	343,48
Azerbaiyán	30,00	3 227,00	3 535,00	1 679,00	-601,00
Bhután	0,00	2,53	3,46	9,00	6,10
Bolivia	736,40	197,40	65,40	-238,60	240,10
Botswana	57,32	418,77	391,55	281,32	274,13
Burkina Faso	23,11	29,12	14,35	34,15	25,87
Burundi	11,68	-0,01	0,04	0,58	290,00
Chad	114,75	712,66	495,38	612,93	700,00
Etiopía	134,64	465,00	545,10	221,10	364,40
ex República Yugoslava de Macedonia	174,53	96,29	157,01	99,84	350,52
Kazajstán	1 282,52	2 092,03	4 157,21	1 977,34	6 143,09
Kirguistán	-2,40	45,54	175,40	42,60	182,00
Lesotho	31,50	41,90	53,30	57,30	57,00
Malawi	39,60	7,40	22,00	26,50	29,70
Malí	82,44	132,26	101,00	223,80	185,00
Moldova	127,54	73,75	148,94	198,70	222,29
Mongolia	53,70	131,50	92,90	182,30	166,50
Nepal	-0,48	14,78	-0,42	2,44	-6,55
Níger	8,44	11,47	19,71	30,29	20,49
Paraguay	104,10	27,40	37,70	97,80	130,30
República Centroafricana	0,84	19,44	24,80	28,63	24,29
República Democrática Popular Lao	34,00	19,48	16,90	27,70	187,40
Rwanda	8,10	4,72	7,70	10,50	14,97
Swazilandia	90,70	-60,90	70,60	-49,60	36,30
Tayikistán	23,54	13,57	272,03	54,48	385,20
Turkmenistán	131,00	226,00	354,00	418,21	730,93
Uganda	180,81	202,19	222,21	257,06	306,70
Uzbekistán	75,00	70,00	187,00	88,00	164,00
Zambia	121,70	172,00	364,00	380,00	350,40
Zimbabwe	23,20	3,80	8,70	102,80	40,00
Países en desarrollo sin litoral	3 802,66	8 520,01	11 762,39	7 117,99	11 365,68
Países en desarrollo de tránsito	105 291,23	94 779,51	118 013,09	145 472,67	169 700,66
Países en desarrollo	265 127,87	202 886,37	323 288,15	355 484,29	448 353,16

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Manual de Estadísticas en línea (consultado el 15 de junio de 2008).